JLUSTROWANY TYGODNIK Numer 7

Samochód

30 groszy

17. listopad 1929

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

Dobrana trójka



Mistinguette, najbardziej rasowa z wszystkich Paryżanek, nie mogąc się oprzeć wabiącym dolarom udaje się do Hollywood. Widzimy ją krótko przed wyjazdem na swym rasowym samochodzie ze swym rasowym psem.

Na marginesie ustawy koncesyjnej

W ostatnim numerze naszego pisma streściliśmy na tem miejscu projekt ustawy o przedsiębiorstwach autobusowych zaopatrując go w kilka zaledwie uwag na temat słuszności obrania przez ustawodawcę zasady koncesji, jako podstawy dla przyszłego rozwoju polskiego przemysłu autobusowego Dziś, działając w porozumieniu ze Związkiem Przedsiębiorstw Autobusowych w Poznaniu, zamieszczamy dalsze uwagi na marginesie projektu ustawy.

Ustawa nie powinna tamować zakładania zdrowych przedsiębiorstw, a winna dążyć do jak najpomyślniejszego i jak najszybszego rozwoju zdrowych przedsiębiorstw autobusowych. Wobec słabo rozgałęzionej naszej sieci dróg żelaznych, wymaga tego rozwój życia gospodarczego, nasz handel w pierwszym rzędzie, następnie rolnictwo i przemysł, nadto względy strategiczne.

Jedynym względem państwowym (a raczej fiskalnym), któryby mógł przemawiać za hamowaniem rozwoju przedsiębiorstw autobusowych, byłaby groźba konkurencji dla kolei państwowych.

Obawa ta nie wchodzi jednak w rachubę. Komunikacja autobusowa, jako droższa w eksploatacji od kolejowej, nie może z nią konkurować, może tylko ją uzupełniać i ożywiać handel w dzielnicach pozbawionych innych środków lokomocji, oraz jako komunikacja dowozowa do dróg żelaznych wpływać na zwiększenie dochodowości kolei państwowych. O kosztowności racjonalnej eksploatacji świadczy następująca tablica:

Kalkulacja kosztów wozokilometra dla autobusów.

Wartość wozu bez opon	13,500,—	52 000,—	68 000,—
amortyzacja roczny przebieg wozu 75 000 km			
życie wozu w kilometrach	150 000,—	200 000,—	300 000,—
	0,09	0,28	0,34
oprocentowanie kapitału 12% w stos. rocznym	0.016	0,0602	0,102
garażowanie i koszty przygotowania wozu	0,046	0,046	0,046
asekuracja			
odpowiedzialność prawno-cywilna	0,00672	0,00627	0,00621
autocasco	0,016	0,033	0.0454
ogień i kradzież	0.00024	0.00051	0.00068
podatek			
rejestracja	0,0025	0,0061	0,0073
przemysłowy	0,0072	0.0072	0,0072
obrotowy			
drogowy			
administracja	0,097	0,097	0,097
remont	0,059	0,131	0,015
opony i dętk	0,27	0.32	0,32
benzyna	0.164	0,328	0,492
smary	0,06	0,07	0,07
załoga	0.16	0.16	0.16
	1.042	1.330	1.412
nieprzewidziany podatek drogowy i obrotowy plus 30%	1.354	1.73	1,835
koszt pasażerokilometra przy 50% frekwencji	15,2	11,5	12.2
		8,65	9,175

W kalkulacji tej nie wliczono podatków obrotowego i drogowego. Podatek drogowy nie jest jednakowy dla całego państwa i waha się w granicach od 5—30 groszy za wozokilometr. Przewidywane jest uregulowanie ustawowe tego podatku, niema jednak do tej pory skrystalizowanej propozycji co do jego wysokości. Na tegorocznym zjeździe drogowym wyłoniło Ministerstwo Robót Publicznych propozycję pobierania 30% ceny przejazdu i utworzenia z tych poborów funduszu drogowego. Niema wątpliwości, że podatek w tej wysokości zabiłby przemysł autobusowy w zarodku.

Podatek obrotowy, jako zależny od wpływów nie da się określić zgóry przy kalkulacji.

Nie przesadzimy, jeżeli wobec nieuregulowanej sprawy podatku drogowego dorzucimy 30% na nieprzewidziane wydatki (jak np. franchise'a od asekuracji, uszkodzenia nieprzewidziane, remont itp.) do cyfr obliczonych powyżej.

Otrzymamy zatem jako wysokość kosztów eksploatacji racjonalnej dla 2 to Chevroletk 1,354 zł od wozokilometra, dla 5 to Renault 1.73 zł od wozokilometra, dla 5 to Saurer 1 835 zł od wozokilometra.

Dziś mamy kilka przedsiębiorstw autobusowych, przewożących pasażerów po taryfie niższej od taryfy jazdy IV klasy kolejowej. Są one jednak jedynie wytworem niezdrowej konkurencji, spowodowanej brakiem ustawy koncesyjnej i zgóry skazane na zagładę.

Z powodu trudnych warunków życiowych i trudności znalezienia posady, ludzie nie mający najmniejszego doświadczenia w dziedzinie komunikacji, a posiadający wystarczający kapitał na wpłacenie zadatku, kupują autobus na długoterminowe spłaty i puszczają go na pierwszą lepszą linję, na której raz napotkali przepełniony autobus.

Wywiązująca się stąd ostra i niesumienna walka konkurencyjna powoduje obniżenie taryfy poniżej kosztów eksploatacji, lekceważenie nietylko wygody pasażerów, lecz nawet bezpieczeństwa i doprowadza oba przedsiębiorstwa do bankructwa.

Za wyjątkiem kilku przedsiębiorstw autobusowych, pracujących bez konkurencji i w nadzwyczaj sprzyjających warunkach, przemysł autobusowy u nas upada. Przedsiębiorstwa pracują deficytowo i po pewnym czasie bankrutują. Dowodzi tego również oficjalna statystyka porównawcza z 1927 i 1928 roku

W 1927 r. na jedno przedsiębiorstwo przypadało przeciętnie 1,37 autobusów, w r. 1928 zaś tylko 1,24 autobusów. Gdyby się przedsiębiorstwa autobusowe rozwijały, musiałoby być przeciwnie: ilość autobusów, posiadanych przez jedno przedsiębiorstwo powinnaby wzrosnąć.

Możnaby przypuścić, że obniżenie stosunku autobusów do przedsiębiorstw spowodowane zostało, mimo wzrostu tychże, wielką ilością nowo powstałych przedsiębiorstw, posiadających tylko po jednym autobusie. Abstrahując od tego, że przedsiębiorstwo pracujące bez rezerw, jest anomalją, spotykaną tylko u nas, i mogącą być tolerowaną tylko w początkach, póki nowość wozu gwarantuje jego sprawność, cyfry statystyki przeczą takiemu przypuszczeniu.

W roku 1927 było 777 przedsiębiorstw, posiadających 1 067 wozów, w roku 1928 zaś 1 717, posiadających 2 121 autobusów.

Gdyby każde nowo powstałe przedsiębiorstwo kupiło tylko po jednym wozie, przypadłoby 56 autobusów, jako dorobek roczny tych 777 przedsiębiorstw.

Tak jednak nie jest. Na samym terenie Wielkopolski znane nam są wypadki, gdzie nowopowstałe w roku 1928 przedsiębiorstwo uruchomiło jednocześnie kilka autobusów. Pozatem dorobek autobusowy przedsiębiorstw rozkłada się na kilka finansowo silnych przedsiębiorstw (np. u nas w Wielkopolsce, na Poznańską Kolej Elektryczną przypada 18 sztuk). Śmiało więc twierdzić możemy, że na całym terenie Wielkopolski cyfra 56 wozów jest wyczerpana dorobkiem kilku silnych przedsiębiorstw oraz przedsiębiorstwami nowemi, które uruchomiły więcej niż jeden autobus.

Ponieważ w innych dzielnicach Polski musiało zachodzić to samo zjawisko, śmiało twierdzić możemy, że ilość autobusów, posiadanych przez resztę przedsiębiorstw i istniejących w roku 1927, zmalała. Dowodzi to, że pokaźna ilość przedsiębiorstw istniejących w r. 1927 albo została zlikwidowana, albo zrezygnowała z kupna nowego wozu dla zamiany wycofanego z obiegu wskutek zniszczenia.

Ustawa koncesyjna według projektu nie zmienia obecnych warunków, powodujących chorobliwy wzrost ilości przedsiębiorstw autobusowych, nie zabezpiecza przedsiębiorcy przed konkurencją, nie przewiduje dostatecznego terminu trwania koncesji na zamortyzowanie budynków gospodarczych i warsztatów, nakłada na przedsiębiorstwa tylko pęta, które wskutek dalszego istnienia obecnych warunków, tamujących ich rozwój, całkowicie zabiją u nas przemysł autobusowy.

Oszukiwalibyśmy samych siebie, gdybyśmy, wierząc statystyce, twierdzili, że kraj nasz posiada 2 120 autobusów.

80% tej ilości stanowią 2 t. Chevroletki zabudowane zbyt ciężką na nie karoserją, o wartości której sądzić można z tego, że cena takiej karoserji równa się wartości skóry, którąby zużyto na wewnętrzne obicia takiego wozu. Chevroletki, których normalne życie trwa dwa lata, są wskutek ciągłej pracy po naszych złych drogach i stałego przeciążenia, nadmiernie zużyte i tylko stałym, pospiesznym remontem podtrzymywane. Korzyści z nich, w razie mobilizacji, Państwo nie miałoby żadnej. Po kilku większych etapach stanęłyby z powodu potrzeby remontu, który jednak nie łatwoby było przeprowadzić, z powodu braku części zamiennych. Tych bowiem w kraju prawie niema, albowiem fabryki amerykańskie nie zakładają składów konsygnacyjnych w Polsce, a przedstawiciele za części zapasowe, leżące u nich na składzie, muszą płacić gotówką.

Nie lepiej jest z wozami innych, bardziej trwałych marek fabrycznych. Widzimy za-

(Dokończenie na str. 11-tej.)

Kilometr „lancé“ na motocyklach

Wyścigi na kilometrze z rozbiegu oddziału motocyklowego Tow. Sport. „Unja“ na szosie swarzędzkiej



Jeden z amatorów fotografów usiłuje sfotografować zwycięzcę w pełnym biegu.

Oddział motocyklowy Tow. Sport. „Unja“ zanotować może w kartach sportowych tego roku kilkanaście udałych imprez motocyklowych. Już w poprzednich numerach naszego pisma pisaliśmy obszernie o gymkhanie motocyklowej, która odbyła się dwa tygodnie temu, o wyścigach motocyklowych w ubiegłą niedzielę, a tym razem o wyścigu na kilometrze z rozbiegu, który się odbył w niedzielę na szosie między Kostrzynem a Swarzędzem.

Jak głosił komunikat, zbiórka odbyła się o godzinie 13,30 na placu Stawnym przy Zbrojowni. Punktualnie o godzinie 2-giej wyruszyły 23 maszyny oraz 5 samochodów, w których ulokowano grono sędziów oraz prasę, w kierunku Kostrzyna przez Antonin — Swarzędz. Niebo łaskawem okiem spoglądało na tę imprezę, gdyż odbyła się ona — mimo, że dnia poprzedniego padał ulewny deszcz, — przy bardzo pięknej pogodzie, oraz na szosie, która w zupełności odpowiada swemu zadaniu. Jakie cztery kilometry za Swarzędzem urządzono postój maszyn, celem wyszukania odpowiedniego odcinka szosowego, któryby się nadawał do wyścigu z rozbiegu. Po wyznaczeniu sędziów, pełniących funkcje na starcie i na finiszu, punktualnie o godzinie 3-ciej rozpoczęły się wyścigi. Do wyścigu na kilometrze z rozbiegu zapisało się 10 kierowców, znanych nam już z gymkhany i poprzednio urządzonych wyścigów na boisku Sokoła.



Na szosie Kostrzyn — Swarzędz w oczekiwaniu pierwszego startującego.



Malicki na motocyklu „James“ krótko przed finiszem.

Najlepszy czas dnia osiągnął Turkiewicz na motocyklu B. M. W. o pojemności 500 ccm, osiągając szybkość 124 klm/godz. Drugie miejsce zajął Bielawski na Rudge-Withworth z czasem 30 sek., co odpowiada 120 klm/g. Następne miejsca zajęli: Czerniak na motocyklu tej samej marki (32 sek., 112 klm/g.), Bąk motocykl tej samej marki (33 sek., 109 klm/g.), Koszczyński na Motosacoche (35 sek., 103 klm/g.), Tyrała Tadeusz na Rudge-Withworth (38 sek., 95 klm/g.), Turkiewicz na Motosacoche (40 sek., 90 klm/g.), Malicki na motocyklu marki James (44 sek., 82 klm/g.), Weyl na motocyklu tej samej marki (równy czas z poprzednikiem), oraz Musiał na Jamesie (48 sek., 85 klm/godz.).

Wyścigi odbyły się bez wypadków, mimo odbywającego się na tej szosie dość żywego ruchu samochodowego i autobusowego. Impreza cała skończyła się w niespełna godzinę, co przypisać należy sprawnej jej organizacji, która tym razem spoczywała w rękach członków zarządu „Unji“. Po skończonych wyścigach, oraz po złożeniu życzeń zwycięzcom, nastąpiła zbiórka wszystkich kierowców, którzy na dany znak startera ruszyli tą samą drogą z powrotem do Poznania. Wręczenie nagród zwycięzcom nastąpi na najbliższem posiedzeniu oddziału motocyklowego Tow. Sportowego „Unja“.





Turkiewicz na B. M. W. 500 ccm osiągnął najlepszy czas.

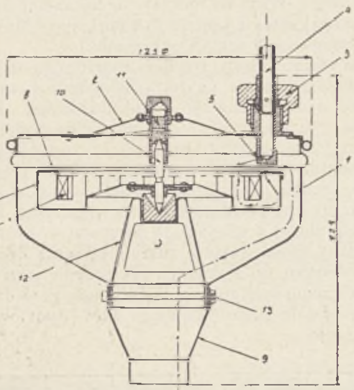
Bielawski, po prawej, zajął drugie miejsce.

Nowe przyrządy pomocnicze

Centryfuga do oleju — Udoskonalony termostat

Od czystości oleju, jak wiadomo, zależy w dużej mierze żywotność silnika. Ostatnio skonstruowano i po wypróbowaniu wypuszczono na rynek przyrząd, przypominający działaniem swem centryfugę. Przyrząd ten służy do oczyszczenia oleju z różnych zanieczyszczeń. Ciekawe u niego jest to, że nie pracuje on z napędem mechanicznym. Jego działanie uskutecznia ciśnienie oleju na bęben rozbryzgowy, który służy do wydzielania wszelkich nieczystości. Jest to zupełnie nowe rozwiązanie techniczne. Przyrząd ten pracuje następująco: Olej pod ciśnieniem (patrz rycina 1) dochodzi przez dyszę do małego wieńca łopatkowego, podobnego do turbiny, który leży koncentrycznie w bębnie rozbryzgowym. W tymże zostają zatrzymane wszelkie zanieczyszczenia jak odłamki metalowe, włókna, węgiel, których ciężar właściwy jest znacznie większy od ciężaru właściwego oleju (0,9). Oczyszczony olej spływa poniżej oprawy przyrządu dwoma przewodami do silnika. Na rycinach 2, 3 i 4 widzimy cały przyrząd oraz jego poszczególne części składowe jak bęben rozbryzgowy i wieniec łopatkowy.

Przyrząd ten jest bardzo mały, posiada średnicę 125 mm i waży około 500 gramów. Przymocowuje się go zapomocą taśmy do deski rozdzielczej, albo w pobliżu silnika, oczywiście powyżej zbiornika do oleju. Bęben rozbryzgowy oczyszcza się co kilka miesięcy benzyną, zdejmując w łatwy sposób denko. Przyrząd może być wbudowany w każdy samochód, którego silnik bywa olejony pod ciśnieniem 2—3 atmosfer. Skutek przy oczyszczaniu jest tak doskonały, że poza drobnemi odłamkami metalowemi wydzielane bywają nawet najdrobniejsze ziarenka piasku i węgla o wielkości 1/500 mm, które się osadzają w postaci gęstej i brudnej masy na ścianie wewnętrznej bębna rozbryzgowego. Przyrząd ten posiada poza innemi jeszcze tę dodatnią stronę, że wyklucza on jakiekolwiek zapchanie, co często się zdarza przy filtrach, przez co upośledzone zostaje ich działanie, a nawet pociąga za sobą zamianę takiego filtra na nowy. Jakiekolwiek zapchanie się mechanizmu albo przewodów jest w tym wypadku zupełnie wykluczone, gdyż przyrząd opisany nie posiada żadnej przepony z tkaniny. Centryfuga do oleju pracuje bez zmian, jak często i jak długo pracuje silnik, t. j. kilka względnie kilkanaście lat.



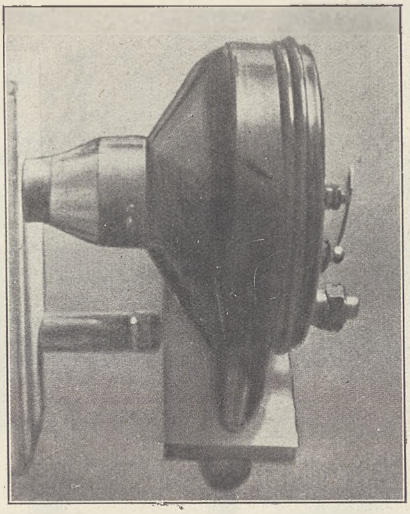
Przekrój centryfugi do oleju.

* * *

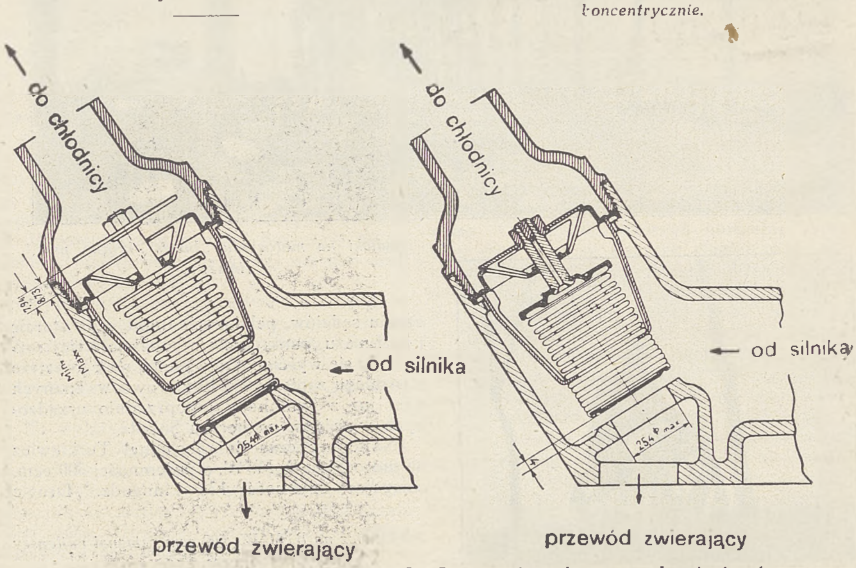
Fabryki samochodowe wyposażają swe samochody seryjne albo w termostaty, które regulują cyrkulację wody z chłodnicy do silnika i odwrotnie w ten sposób, że zależnie od temperatury zwiększają lub zmniejszają przekrój przewodu, albo też w takie przyrządy, których mechanizm, podobny do żaluzji, automatycznie się otwiera lub zamyka, regulując temperaturę wody chłodzącej.

W ostatnich dniach skonstruowano przyrząd pod nazwą Mecano Motorstat model K. L., który jak to wynika z ryciny, przez przyłączenie przewodu zwierającego daje całkowitą rękojmię, że cyrkulacja wody się odbywa i że wyeliminowane jest jakiekolwiek ciśnienie między koszulką a zewnętrzną ścianą cylindra.

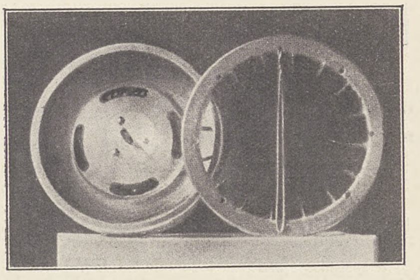
Działanie przyrządu jest następujące: Póki przyrząd jest zamknięty, krąży woda przez przewód zwierający nie przechodząc przez chłodnicę. Znaczy to, że nie potrzebuje ona być chłodzona w chłodnicy. Z chwilą, kiedy woda osiąga odpowiednią temperaturę, żaluzja przyrządu otwiera się, a przewód zwierający automatycznie się zamyka. Przewód do chłodnicy zostaje otwarty i woda odpływa swobodnie do niej.



Centryfuga do oleju przymocowana do deski rozdzielczej.



Przekrój Mecano-Motorstatu model K. L. Po prawej zamknięty, po lewej otwarty.



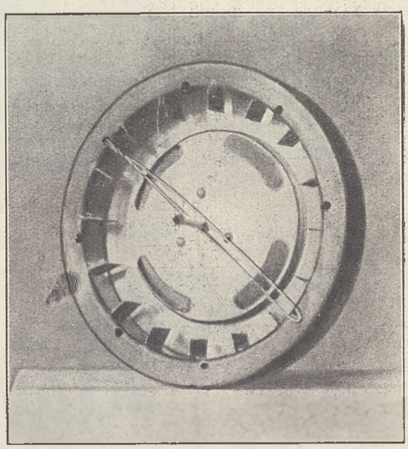
Bęben rozbryzgowy i wieniec łopatkowy.

Zużywanie się opon

W Stanach Zjednoczonych robiono doświadczenia nad zużywaniem się opon odnośnie do szybkości jazdy i przy pewnych temperaturach. Doświadczenia te dały następujące wyniki:

Zużycie przy temp.	Szybkość w klm na godz. 32,186	58,280	74,374
4,3° C	100%	108%	150%
15,5° „	191%	217%	275%
26,6° „	317%	367%	450%
37,5° „	491%	558%	717%

Z powyższego wynika, że zużycie się opon przy szybkości 74,373 klm/g. i temperaturze 37,5° C jest 7 razy większe aniżeli przy szybkości 32,186 klm/g. i temperaturze 4,3° C. Inne doświadczenia znowu wykazały, że opony zużywają się szybciej na drogach suchych aniżeli mokrych.



Bęben rozbryzgowy i wieniec łopatkowy, złożone koncentrycznie.

Dr. Ignacy Chrzanowski

Motocyklem z Lyonu do Poznania

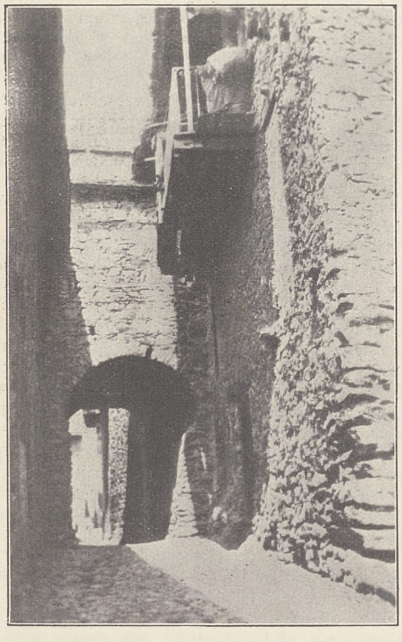
II.

O godzinie 11,30 jestem z powrotem w Varese i zabrawszy rzeczy, niezwłocznie ruszam w dalszą drogę. Do Como mam tylko 27 klm. tak że w południe tam jestem. W pośpiechu zjadam śniadanie, zwiedzam pobieżnie miasto i wyruszam dalej, by objechać naokoło całe Lago di Como. Szosa jest niestety w stanie fatalnym co naturalnie wpływa wybitnie źle na mój humor. Z Como do Collico (na północnym krańcu jeziora) mam 65 klm, do Lecco dalsze 44 klm, tak że docieram tamże dopiero około 7-mej wieczorem. Mimo, że już zmrok zaczyna zapadać, postanawiam dotrzeć jeszcze do Medjolanu. Wobec tego, że „autostrada" dla motocykli jest zamknięta, więc jadę zwykłą szosą, klnąc na jej fatalny stan i późnym dopiero wieczorem docieram do Medjolanu.

Następne przedpołudnie poświęcone jest zwiedzaniu miasta. Medjolan jest największym miastem w Italji, liczy bowiem około 750 000 mieszkańców. Jest to stolica ekono-



Życie rodzinne na ulicy. Typowy widok, spotykany we wszystkich włoskich miasteczkach.



Charakterystyczna wąska uliczka w starym Trieście.

miczna kraju. Samo miasto jest w większej części nowomodne lub przynajmniej modernizuje się gwałtownie. Zwiedzam przedewszystkiem „Il Duomo" katedrę, datującą z XIV w. w stylu pół barokowym — pół gotyckim. Wnętrze jej swą surowością i swym ogromem oddziałuje na widza wprost przygnębiająco. Zato zewnętrzny widok czaruje bogactwem 135 wieżyc i tysiącem rzeźb. Następne wizyty poświęcone są Operze „la Scala", której sława dotarła do krańców świata, oraz kościołowi Santa Maria delle Grazie. W refektarzu położonego przy tym kościele klasztoru znajduje się bowiem sławny fresk Leonarda da Vinci „Ostatnia wieczerza". Zwiedzenie areny oraz zamku „Castello Sforzesco" wypełnia czas do południa. Śniadanie, krótka przejażdżka po mieście i już znów znajduje się na szosie.

Droga prowadzi przez równinę Lombardji, monotonną, spaloną przez słońce, pełną pyłu, a jednak w swoim rodzaju jedyną. Kto raz widział zachód słońca w Lombardji nie zapomni o nim. Wieczór zastaje mnie w okolicy Brescia, tam też pozostaję na noc.

Rychłym rankiem następnego dnia opuszczam Brescia i pospieszam do Verony. Droga prowadzi kilka klm wzdłuż Lago di Garda i ogromnie żałuję, że czas nie pozwala mi na bliższe zwiedzenie tego największego z jezior włoskich. Lecz trudno, trzeba się spieszyć, by dotrzeć jaknajszybciej do Wenecji. Dodaję więc gazu i korzystam z dobrej drogi. Wtem — motor przestaje pracować. Zsiadam i stwierdzam brak benzyny. To mój zegar benzynowy zaciął się i wskazywał jeszcze 2 ltr. Ładna historja. Dwa auta mijają mnie, lecz mimo mych znaków nie myślą nawet o zatrzymaniu się. Włosi to nie Francuzi — konstatuję z żalem. Nareszcie trzecie auto staje i po długich prośbach na migi (ja nie mówię po włosku, on mówi tylko tym językiem) daje mi trochę benzyny. Verona już blisko, więc dojeżdżam szczęśliwie.

Zajeżdżam do Verony w niedzielę, więc też całe miasto wyległo na ulice. Verona przebogata w skarby architektury, świadczy o dawnej wysoko postawionej kulturze i świetności. Z zainteresowaniem oglądam plac Dantego, legendarny grób Julji, oraz areny, przypominające żywo areny w Nimes. Dalej zwiedzam tum, pochodzący z 12 wieku, Palazzo del Consiglio, jedno z najpiękniejszych dzieł renesansu oraz stare zamczysko, zwane Castelvecchio.

Lecz czas nagli. Spożywam pospiesznie śniadanie i pędze do Padwy, oddalonej o 89 klm. Tam odbywają się właśnie doroczne targi, więc ruch na ulicach jak w ulu. Policjanci, regulujący ruch, tracą głowy. Wykorzystuję każdą chwilę i udaję się wprost do kościoła św. Antoniego Padewskiego, by zwiedzić grób tego, którego Włosi nazywali popularnie „Il Santo". Świątynia wykończona w r. 1307, stylu gotyckiego, uwieńczona jest 6-ciu kopułami. W dużej kaplicy, położonej po lewej stronie od wejścia, znajduje się grobowiec Świętego.

Z ulgą opuszczam hałaśliwą Padwę i kieruję się dalej na wschód. Zbliżam się do morza. Czuję jego bliskość. Okolica się zmienia, zmienia się koloryt nieba i pól, zmieniają się nawet twarze mieszkańców. Nareszcie



Parking samochodów na Graben w Wiedniu.

wyłania się w oddali szereg maleńkich punkcików które zaczynają szybko rosnąć. To wieżyce Wenecji!

W Maestre, ostatniej mieścinie na lądzie pozostawiam maszynę i przebrawszy się w hotelu, udaję się koleją do Wenecji. Noc zapada powoli.

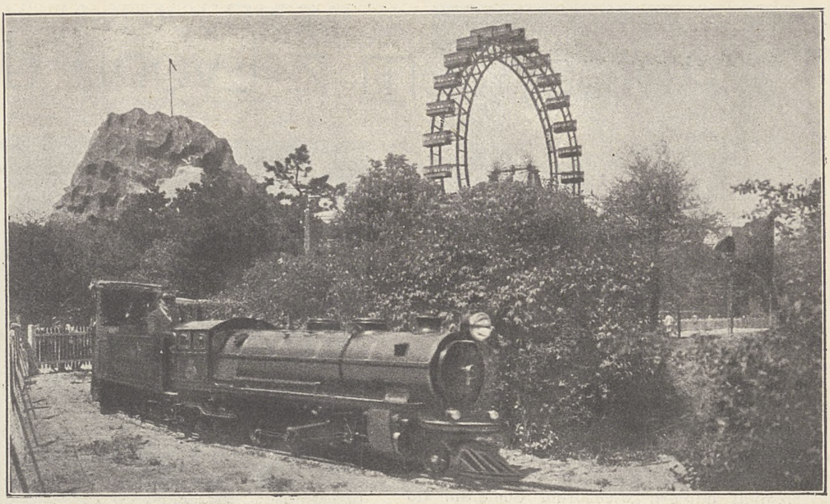
Wysiadam z pociągu, opuszczam dworzec i jakiś dziwny nastrój mnie ogarnia. Przedemną „Canale Grande". Nawoływania gondolierów, plusk wody, szmer wioseł. Siadam do gondoli i każę się wieść na plac św. Marka. Powoli sunie gondola wśród szeregu starych pałaców, ozdobionych rzeźbami i zalanych poświatą księżyca. Nareszcie z oddali wyłania się po prawej stronie przepyszny kościół St. Maria del Salute, a po lewej stronie sławne „Molo", wysmukła fasada Pałacu Dożów i dominująca ponad wszystkiem Campanilla.

W Wenecji pozostaję przez dzień i zwiedzam miasto oraz słynne Lido. Dopiero drugiego dnia w południe wyruszam w dalszą drogę do Triestu. Droga jest wyjątkowa zła. Ma się wrażenie, że od czasu wojny nic przy niej nie robiono. Dziura na dziurze. Zrobić w tych warunkach około 160 klm nie jest rzeczą łatwą. Dojeżdżam ogromnie zmęczony, spragniony wypoczynku.

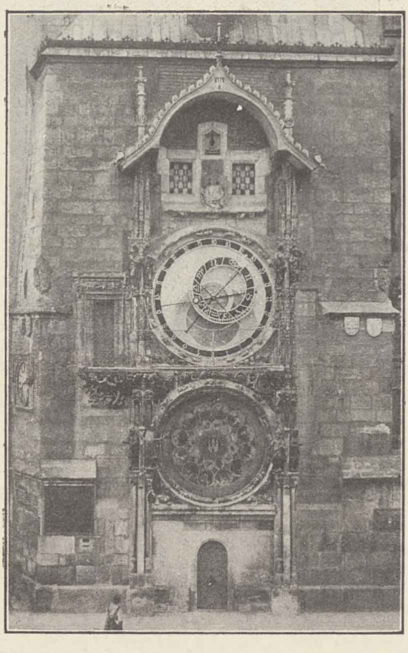
Nazajutrz zwiedzam miasto i port. Po otrzymaniu wizy w konsulacie austrjackim ruszam w dalszą drogę. Około 25 klm zmuszony jestem wracać tą samą drogą, zanim wydostaję się na szosę górską, prowadzącą do Goricy. Stamtąd podążam przez Tolmein, Flitsch do przełęczy Predil. Wjazd jest ogromnie stromy, zjazd do Tarvisio jeszcze gorszy. Droga rozpłókana przez deszcze, od lat zdaje się nie naprawiana, prowadzi przez tunel długi około 700 mtr, przyczem ciemny i niezmiernie stromo opadający.

Kawałek drogi za Tarvisio przekraczam granicę i wjeżdżam do Austrji. Wrażenie bardzo miłe. Celnicy ogromnie grzeczni, nawet nie wymagają otwarcia walizki, nad szosą ogromny napis Automobilklubu „Witamy turystów". Droga odrazu w wiele lepszym stanie. Po kilkudziesięciu kilometrach wyłania się przedemną sławny z swej piękności „Wörther See". Jadę wzdłuż całego wybrzeża, zwiedzam przystań i wkrótce docieram do Klagenfurt, gdzie pozostaję na noc.

Odtąd zaczyna mnie stale prześladować pech. Trzy razy deszcz mnie skropił, zgubiłem aparat fotograficzny i na dobitkę jakieś przejeżdżające auto „potrąciło" mnie tak fatalnie, że spadłem z maszyny, na szczęście bez większego uszkodzenia. Przejechawszy tedy słynny Semmering, zanocowałem w Gloggnitz (211 klm).



Zwiedzając Wiedeń, niepodobna pominąć t. zw. Prater, słynny park rozrywkowy



Praga. Staroświecki zegar na ratuszu staromiejskim.

Nazajutrz przed południem stanąłem w Wiedniu i zabrałem się niezwłocznie do zwiedzania miasta. Wiedeń jest zbyt znany, by go opisywać jeszcze jeden raz więcej. Zostałem tam jeden dzień tylko i następnego dnia wczesnym rankiem wyruszyłem do Pragi.

Droga ogromnie monotonna, ale dobra, więc też jechałem ostro. Zdarzyła mi się przytem zabawna rzecz, że przejechałem granicę czeską, nie zauważywszy tego i dopiero w Znaim stwierdziłem, że znajduję się już w Czechosłowacji. Musiałem wracać 6 klm, celem odstemplowania tryptyków. Proszę widzieć te miny celników czeskich, a ich język soczysty!

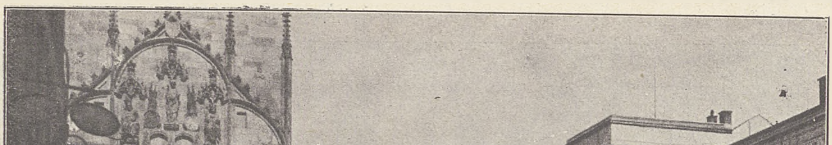
Zanocowawszy w Iglau (159 klm) docieram do Pragi następnego przedpołudnia. Przez całą resztę dnia oraz przez następne przedpołudnie zwiedzam pospiesznie „Złotą Pragę" i już około godziny 1-szej wyruszam w dalszą drogę. Lecz przy wyjeździe z miasta mam znów pecha. Kicha tylna „nawala". Choć to pierwsza „panna" w mej podróży; niezbyt jestem rad z tego, boć demontowanie tylnego koła, to nie bardzo wielka przyjemność! — Z osłupieniem znajduję w oponie aż... trzy gwoździe, a w kiszce 7 dziur. Naturalnie nie myślę o naprawie, zakładam gumę zapasową. Niestety pech mnie prześladuje nadal. Nagle zaczyna padać ulewny deszcz i w dodatku droga staje się coraz gorsza. A przecież już to, co w Czechosłowacji nazywa się „dobrą drogą", jest w naszem pojęciu fatalne.

Wśród ulewy dojeżdżam do Reichenbergu, miasteczka zamieszkałego przeważnie przez Niemców. Hotel jak wogóle wszystkie w Czechosłowacji, drogi, jedzenie kiepskie.

Następnego rana przejeżdżam przez Góry Olbrzymie, przekraczam granicę niemiecką w Jakobsthal i przepysznemi drogami podążam przez Schreiberhau do Hirschbergu, a stamtąd przez Schönau do Lignicy. Motor mój, jak gdyby spragniony wypoczynku, rwie naprzód, przekraczając często gęsto setkę na godzinę. Około godziny 2-giej staję w Masłowie pod Rawiczem na granicy polskiej. Podróż przez Niemcy (195 klm) wraz z przekroczeniem dwóch granic i obiadem trwała niespełna 5 godzin.

W Rawiczu zostaję na noc, rano załatwiam oclenie mej maszyny i około południa staję u celu mej podróży — w Poznaniu.

Wynik podróży świetny! Ogółem zrobiłem w ciągu 16 godzin około 2 600 klm bez żadnego defektu motoru, za wyjątkiem jednej tylko naprawy na „Eugelbertz". Dla informacji dodam jeszcze, że konsumcja benzyny nie przekroczyła 4 ltr, a oliwy — 300 gr na 100 klm.



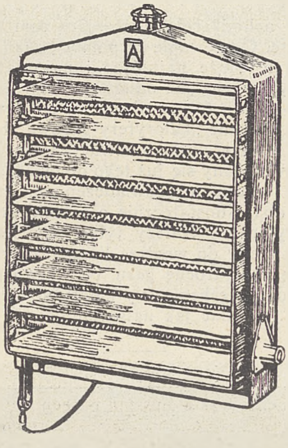
Praga. Charakterystyczny widok miasta. Na pierwszym planie pomnik Karola IV; w tyle Hradczyn.

Nie nastraszy nas zima

Ogrzewanie garażu, silnika i wnętrza samochodu

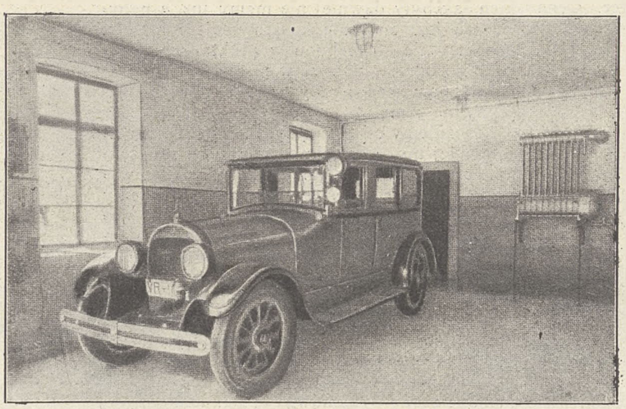
Zbliża się zima, a z nią różne kłopoty automobilisty. Wiemy dobrze, że z nastaniem mrozów silnik nasz zacznie wyrabiać różne dziwne sztuki i dla zarzucenia będzie wymagał więcej wody, cierpliwego i mozolnego kręcenia, ciągnięcia na lince przez inny samochód i nawet lekkiego śniadania z karbidu. Tak samo zamknięci w limuzynie pasażerowie odczują przykre skutki mrozu, na co nie pomogą dzisiejsze modne, lecz zbyt przewiewne futra. Jak na to wszystko poradzić? Zeszłoroczna zima nauczyła nas trochę rozumu, lecz po pięknem i ciepłem lecie zapomnieliśmy o niej i teraz znów gotowi jesteśmy nie zaopatrzeni zupełnie doczekać się mrozów. Okazuje się jednak, że wielu przykrych kłopotów można uniknąć, jeżeli się zawczasu pomyśli o paru drobnych i nawet niezbyt kosztownych udoskonaleniach, jak np. mały gazowy piecyk w garażu, grzejnik do motoru, opornice wewnątrz wozu itp. Obliczając w sumie koszt tych udoskonaleń, musimy przyjść do wniosku, że będzie on znacznie niższy od wydatku na reparację zatartego motoru. A więc do dzieła!

Zaczniemy od garażu. — Wszelkie pisane i niepisane przepisy twierdzą, że w naszym klimacie musi być każdy garaż ogrzewany.



Dla uniknięcia zbytniego ochładzania się wody można stosować żaluzje przed radjatorem. Zależnie od temperatury powietrza skrzydełka żaluzji przymyka się mniej lub więcej zapomocą dźwigni, znajdującej się w siedzeniu kierowcy.

inaczej bowiem ryzykujemy, że pozostawiona przez zapomnienie na noc woda zamarznie i rozsadzi nam koszulki cylindrów oraz chłodnicę. Tak samo w zimnym garażu zgęstnieje oliwa, co uniemożliwi nam zarzucenie motoru bez specjalnego podgrzewania, nalewania gorącej wody do chłodnicy, podkurzania karburatora karbidem, ciągnięcie samochodu na lince i t. p. kłopotów. Właściwie trudności z zapuszczaniem motoru nie są jeszcze zbyt groźne i w najgorszym wypadku narażają na szwank tylko naszą cierpliwość i wytrzymałość fizyczną; gorszą natomiast jest perspektywa zatarcia się tłoków w cylindrach. Przy niezbyt silnych mrozach zdarza się to dość rzadko, lecz kiedy temperatura spada poniżej

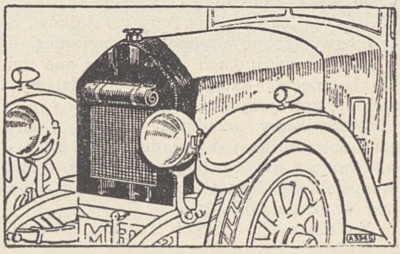


Nowoczesny i wygodny garaż z praktycznym piecykiem gazowym na ścianie

20 stopni C., oliwa tak mocno gęstnieje, że po rozruszeniu silnika przez pewien czas, aż do chwili rozgrzania się wszystkich rurek i przewodów, o prawidłowem smarowaniu nie może być nawet mowy. Rozumie się, że przy takiej pracy bardzo często zachodzą różne defekty w motorze, a w pewnych warunkach nie trudno nawet o kompletne zagwożdżenie tłoków lub wytopienie łożyska. Dla uniknięcia tego należy stanowczo urządzić w garażu jakieś ogrzewanie. Najtaniej kosztuje zbudowanie zwykłego pieca na węgiel kamienny lub drzewo. Piec ten powinien być tak obliczony, aby nawet w czasie najsilniejszych mrozów mógł w garażu podtrzymać temperaturę o parę stopni wyższą od zera. Ze względu na bezpieczeństwo należy dbać o szczelność paleniska, a drzwiczki pieca powinny wychodzić na zewnątrz garażu, tak aby przy rozpalaniu nie istniało niebezpieczeństwo wybuchu benzyny. Dla wygody należy przy ścianie garażu nad drzwiczkami pieca zbić choćby prowizorycznie małą drewnianą kabinkę, w której można pozatem przechowywać niewielki zapas węgla i drzewa na rozpałkę. Takim sposobem ułatwimy sobie rozpalanie ognia, gdyż nie będzie nam w tem przeszkadzał wiatr, śnieg lub deszcz, a po węgiel nie trzeba będzie specjalnie chodzić do kuchni lub piwnicy.

Jeszcze praktyczniejszy chociaż nieco więcej kosztowny jest mały piec gazowy z radjatorem. Piec taki kosztuje około 320 do 500 zł., lecz zato nie wymaga żadnej obsługi i do jego zapalenia wystarczy otworzyć kurek i wrzucić do wnętrza płonącą zapałkę. Dla specjalnych wygodnisiów istnieją nawet systemy piecyków z zapalaniem elektrycznem lub katalitycznem, tak że cała obsługa polega tylko na otwieraniu i zamykaniu dopływu gazu. Tak samo jak przy piecach zwykłych zapalanie piecyków gazowych należy uskuteczniać nazewnątrz garażu.

Jeżeli nie możemy sobie pozwolić na wmontowanie prawdziwego pieca lub piecyka, co zdarza się w tych wypadkach, kiedy trzymamy nasz samochód w cudzym garażu, lub kiedy zbyt ciasno obliczyliśmy miejsce, tak, że prócz samochodu nic już się nie da do jego pomieszczenia wstawić, możemy użyć różnych grzejników, które zapewniałyby doprowadzenie do motoru pewnej ilości ciepła. W garażach, do których możemy sobie doprowadzić tani prąd najpraktyczniejszym może okazać się grzejnik elektryczny, nie wymagający żadnej obsługi, stosunkowo bardzo tani i zupełnie bezpieczny. Cena dobrego grzejnika elektrycznego, mogącego podgrzać cały motor wynosi około 40 do 60 zł. Gorzej przedstawia się sprawa, jeżeli w garażu mamy prąd miejski, który kosztuje nas 50 gr. lub więcej za jedną kilowatgodzinę. Ponieważ



Zamiast żaluzji można też stosować pokrowce ze skóry lub ceraty, podszytej filcem. Pokrowce takie posiadają klapę, którą można zaslaniać radiator

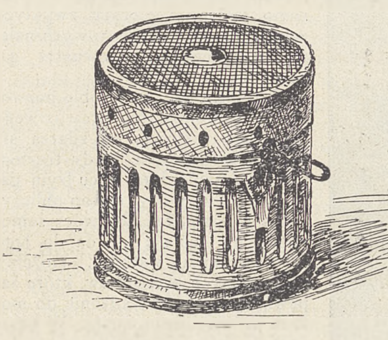
grzejnik zużywa przeszło 100 lub nawet 200 watów, korzystanie z niego będzie w takim wypadku zbyt drogo kosztowało i wtedy lepiej uciec się do innego urządzenia, zużywającego do ogrzewania zwykłą benzynę.

Ponieważ korzystanie z różnych nawet najlepiej skonstruowanych palników o płomieniu otwartym jest niedopuszczalne ze względu na niebezpieczeństwo wybuchu lub pożaru, skonstruowano specjalny piecyk benzynowy, pracujący bez płomienia dzięki katalicznemu działaniu siatki azbestowej, pokrytej czernią platynową. W piecyku katalitycznym ciepło wywiązuje się wskutek bezpłomiennej reakcji pomiędzy parą benzyny a tlenem powietrza, który łączy się z tą ostatnią na gorącej siatce z azbestu. Jak już zaznaczyliśmy, reakcja zachodzi dzięki obecności



Do ogrzewania wnętrza limuzyny używa się gorących gazów, wyrzucanych przez silnik. Urządzenie „gazowego" kaloryfera widzimy na rysunku.

drobnych cząstek platyny na azbeście. Termicznie działanie piecyka katalitycznego jest bardzo korzystne, gdyż cała energja chemiczna, zawarta w benzynie zamienia się przy jej powolnem bezpłomiennem spalaniu w ciepło. Zależnie od wielkości, piecyk taki daje mniej lub więcej ciepła. Są modele o pojemności 3 litrów, mogące ogrzewać nawet cały garaż, istnieją też mniejsze piecyki na 1 lub nawet pół litra benzyny. Te małe modele doskonale nadają się do podgrzewania samego motoru w ciągu zimnych i długich zimowych nocy. Wstawia się je pod maskę lub też pod karter. Cena grzejnika katalicznego waha się od 60 do 250 zł i nawet więcej. Mimo pozornie wysokiej ceny jest on bardzo ekonomiczny w użyciu. (Małe modele do podgrzewania motoru zużywają 25—30 groszy benzyny w ciągu nocy) nie wymaga prawie żadnej obsługi i dlatego cieszy się zasłużonem uznaniem wielu automobilistów.

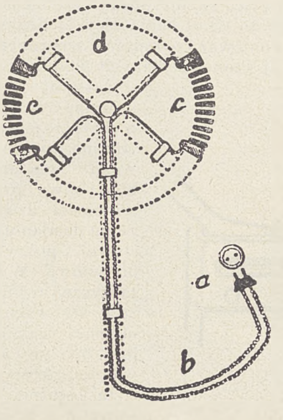


Grzejnik katalityczny, bardzo wygodny i zupełnie bezpieczny w użyciu.

Istnieją jeszcze inne typy grzejników, bardzo nawet rozpowszechnione zagranicą, lecz w naszych warunkach okazały się one mniej praktycznemi, datego też nie będziemy na nich się zatrzymywali.

Omówiliśmy urządzenie garażu, a nawet nauczeni smutnem doświadczeniem, zdecydowaliśmy się na zainstalowanie pieca, lecz nie pomyśleliśmy jeszcze o ogrzewaniu pasażerów w czasie podróży.

Za dawnych dobrych czasów, kiedy wybieraliśmy się w zimie w dalszą drogę, wkładaliśmy na siebie ciepłą bieliznę, przynajmniej dwa paltoty, dobre futro, szeroką burkę, buty, futrzane rękawiczki oraz jeszcze parę ciężkich, kosztownych i niewygodnych rzeczy. Dla dopełnienia kompletu w nogi stawialiśmy kamionkę z gorącą wodą, a w kieszeni trzymaliśmy stale butelkę z wódką, która spełniała zadanie dodatkowego ogrzewacza.

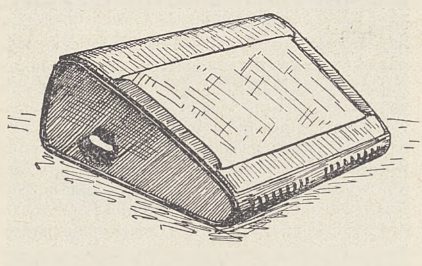


Kierownica z elektrycznem ogrzewaniem, chroniąca w zimie ręce kierowcy od chłodu.

Wszystko to było bardzo dobre, chroniło rzeczywiście od mrozu, lecz nie wyróżniało się ani taniością ani wygodą.

Jeżeli tak uzbrojony pasażer wyleciał przypadkiem z sanek, to w żaden sposób nie mógł się podnieść i musiał wzywać pomocy dla wydostania się z licznych i ciężkich okryć. Dziś takie ubieranie się do podróży jest więcej niż niemodne, gdyż nawet w drodze chcemy czuć się swobodnie i lekko i nie mamy zamiaru rezygnować z miłej rozmowy, czytania książki, przeglądania gazety, a nawet słuchania radja. Należy pozatem pamiętać, że i futer, takich jak były dawniej nie mamy już, a nabycie ich jest znacznie kosztowniejsze niż np. zaopatrzenie samochodu w praktyczną instalację do ogrzewania. A więc chcąc nie chcąc, należy pomyśleć o przygotowaniu naszej maszyny na zimę.

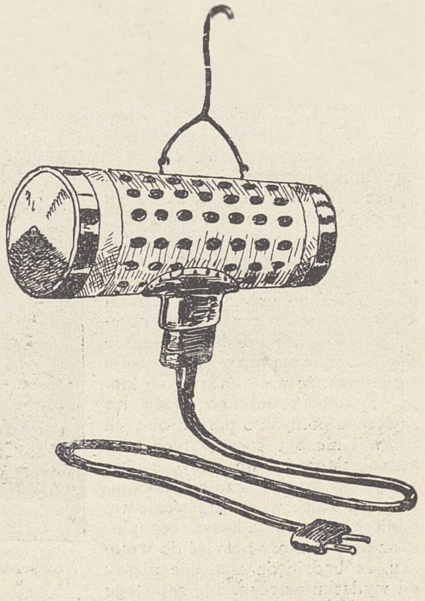
Zaczniemy od limuzyny. Praktyczne ogrzewanie jej możemy uskutecznić kilku sposobami. Jeżeli nie będzie nam zależało na zbyt wysokiem podniesieniu temperatury, będziemy mogli użyć do tego celu elektryczności, wytwarzanej przez dynamomaszynę naszego samochodu. Mały elektryczny grzejnik do nóg kosztuje tanio, jest prosty w użyciu, zupełnie bezpieczny, nie wytwarza żadnych gazów i działa doskonale. Ponieważ w tym wypadku korzystamy z prądu, wytwarzanego przez naszą własną samochodową elektrownię, musimy liczyć się z jego zużyciem, aby zbytnio nie obciążać dynamówki i akumulatorów. Z tego powodu grzejniki elektryczne możemy wykorzystać tylko do ogrzewania nóg, koła kierownicy lub jakiej poduszki czy fartucha, lecz nie możemy ich stosować do „opalania" całej limuzyny.



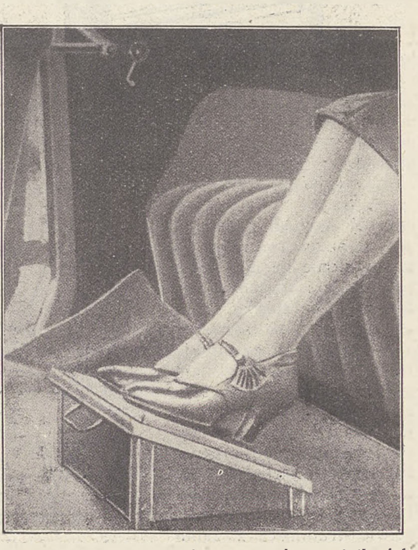
Grzejnik do nóg. Grzejnik tego typu oddaje doskonałe usługi nawet w otwartych samochodach.

Zamiast elektryczności, do ogrzewania wnętrza samochodu możemy też użyć małych piecyków katalitycznych, o których już mówiliśmy obszerniej, polecając je do ogrzewania motoru w garażu. W tym wypadku inwestycja będzie mniejsza, gdyż koszt piecyka benzynowego będziemy mogli rozłożyć i na ogrzewanie motoru i na „opalanie" limuzyny. Korzystając z piecyka katalitycznego musimy przewidzieć dla niego specjalne miejsce w nogach, osłonięte jakąś siatką, która chroniłaby naszą garderobę od zetknięcia się ze zbyt mocno rozgrzaną górną siatką. Tak samo należy pomyśleć o wentylacji, gdyż nawet bezpłomienne spalanie gazów benzyny wymaga obecności tlenu. W zbyt szczelnych pojazdach po paru godzinach korzystania z 2 lub 3 litrowego piecyka można się nabawić silnego bólu głowy lub nawet lekkiego zatrucia. Z tego właśnie powodu, a również ze względu na ogólne wymagania higjeny należy stanowczo unikać różnych gumowych podkładek i kitów, które mogą w pewnych wypadkach zamienić normalną limuzynę na zupełnie hermetyczne pudełko, w którem nawet bardzo zdrowy człowiek nie potrafi długo wytrzymać bez otwarcia okien. Na szczęście konstrukcja większości wozów z góry już uniemożliwia ich przesadne uszczelnienie.

Prócz grzejników elektrycznych i piecyków benzynowych, do ogrzewania wnętrza samochodu możemy wykorzystać ciepło gazów wydechowych. Ten ostatni rodzaj ogrzewania, jeżeli nie liczyć kosztów wmontowania samej instalacji, kosztuje nas najmniej, gdyż nie wymaga ani prądu, ani dodatkowej benzyny, a wykorzystuje bezużyteczne już dla motoru ciepło, uchodzące w otaczającą samochód atmosferę. Ogrzewanie za pomocą gazów wydechowych, może najtańsze i najpraktyczniejsze, było znane już oddawna, lecz nie cieszyło się zbytniem powodzeniem, gdyż wadliwie skonstruowane „kaloryfery gazowe" były często powodem ciężkich zatruć pasażerów. Dziś nie powinniśmy się już tego obawiać, gdyż nauczeni smutnem doświadczeniem, konstruktorzy dbają dostatecznie o szczelność swoich „kaloryferów". Należy tylko pamiętać, że z chwilą kiedy do wnętrza limuzyny przedostanie się choć trochę gazu, co łatwo możemy stwierdzić węchem, cały kaloryfer należy wyłączyć i zbadać jak najstaranniej.



Mały elektryczny grzejnik do podtrzymania ciepłoty motoru w czasie przerw w jeździe. Grzejnik ten może również służyć do ogrzewania wnętrza samochodu.



Zamiast śniegowców i futra — mały grzejnik elektryczny

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Dr. Stanisław Bernatt, redaktor „Kurjera Poznańskiego" i współpracownik naszego pisma odbył ostatnio podróż samochodem w pojedynkę do Barcelony na wystawę. Trasa, obejmująca bez mała 6000 kilometrów, była następująca: Poznań — Berlin — Monachjum — Insbruck — Werona — Turyn — Nicea — Montpellier — Perpignan — Barcelona — Beziers — Clermont — Paryż — Verdun — Moguncja — Lipsk — Berlin — Poznań.



Znana w niemieckim sporcie lotniczym pilotka dr. Lola Schröter-Vorescou zeskoczyła ze spadochronem ze samolotu, znajdującego się na wysokości 2 500 metrów nad lotniskiem Lipsk — Mockau. Temsamem ustanowiła rekord kobiecy w dziedzinie karkołomnego sportu

*

Sport lotniczy zatacza coraz to szersze koło, obejmując nie tylko Europę, Amerykę, ale inne części świata. Pisaliśmy na innem miejscu o dwu Polkach, które złożyły egzamin na pilota. Ostatnio zdała podobny egzamin w Rooseveltfield pewna młoda Chinka, która w najbliższych dniach podejmuje lot non-stop nad kontynentem amerykańskim.



*

Aż do ostatnich czasów staliśmy w dziedzinie lotów szybowcowych bardzo daleko po za zachodem Europy. Zwłaszcza wobec wspaniałych rekordów osiągniętych przez awiatykę francuską i niemiecką (ostatnio Dinort 14 godz. 43 min. i 25 sek. w powietrzu na płatowcu bezsilnikowym), nasze wyniki wyglądały bardzo mizernie, bowiem zeszłoroczny polski „rekord" wynosił zaledwie 4 min. 13 sek.

Dopiero tegoroczna wyprawa aeroklubu akademickiego we Lwowie na tereny szybowcowe w okolicy Olszanicy przyniosła doniosłą i szczęśliwą zmianę. Pilot Grzeszczyk osiąga na szybowcu konstrukcji W. Czerwińskiego następujące czasy. 26 października — 5 min., 29 października 6 min. 45 sek., wreszcie 2 listopada — 2 godz. 11 min. 5 sek. z lądowaniem na starcie. Lądowanie wskutek osłabienia wiatru 6 m. na sek. Wynik ten zrównał zupełnie szybownictwo polskie z zagranicznem. Okazało się, że my, Polacy, wbrew opinji fachowców krajowych i zagranicznych, potrafimy, mamy na czem i gdzie latać bez silnika.

Powyższy doniosły wynik sportowy zawdzięczamy lwowskiemu aeroklubowi akademickiemu, który już zeszłego roku osiągnąłby zapewne lepsze rezultaty, gdyby nie nieszczęśliwy wypadek p. Grzeszczyka na starcie, kończący się rozbiciem szybowca i złamaniem obojczyka u pilota. Lot Grzeszczyka stanowi rekord polski.

Aeroklub lwowski ma zamiar dalej kontynuować swą pracę w kierunku lotów bezsilnikowych, przeszkolił bowiem dwóch pilotów na szybowcach, a mianowicie pp. Maca i Nowotnego. Ogólny wynik wyprawy lwowskiej zamyka się imponującą cyfrą 48 lotów w sumarycznym czasie 3 godzin 18 min. 59,3 sek.

*

IX. raid gwiaździsty do Monte Carlo odbędzie się między dn. 29 stycznia i 2 lutego r. 1930. Średnia wymagana — 35 — 40 klm. na godzinę, licząc w tem postoje. Pozatem będą wyznaczone dokładne godziny otwarcia i zamknięcia zjazdu dla punktów kontrolnych, tak w miejscach wyjazdu, jak i przejazdu. W ten sposób przez całą drogę zawodnicy będą zmuszeni do najwyższej regularności i wielu z nich odpadnie, już na przejazdowych punktach kontrolnych. Te warunki oraz czas, wyjątkowo ciężki dla dalekiej turystyki, uczynią ze zjazdu imprezę bardzo emocjonującą oraz ważną dla oceny wozów.

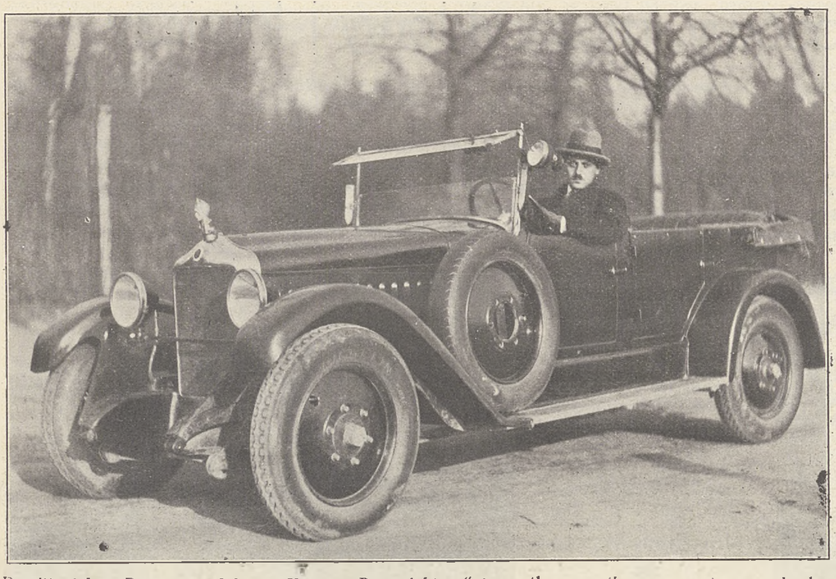
Łotysze, pragnąc, żeby jaknajwięcej samochodów startowało z Rygi na zjazd gwiaździsty do Monte Carlo, organizują na dzień 21 stycznia identyczny raid gwiaździsty do Rygi. Warunki identyczne, jak w raidzie do Monte Carlo. Nagrody: puhar miasta Rygi i pieniężne.

*

Próba pobicia rekordu światowego w dystansowej jeździe samochodowej odbywa się bez przerwy od dnia 25 września br. godz. 5 po południu. Na torze Avus koło Berlina krąży nieustannie dzień i noc wóz seryjny marki „Chrysler", by w jeździe non stop, czyli bez zatrzymania pobić rekord światowy (48.132 klm), będący w rękach Amerykanów. W ubiegły poniedziałek 4 bm. około godziny 5 po południu przekroczył on cyfrę 50 000 klm., ma



Tankowanie „Chryslera", który na torze Avus koło Berlina w jeździe non-stop przekroczył 60 000 klm.



Dr. Stanisław Bernatt, redaktor „Kurjera Poznańskiego" i współpracownik naszego pisma w drodze powrotnej z Barcelony.

jąc poza sobą 984 godzin czyli czterdzieści jedną dobę. Średnia szybkość jazdy w tymże czasie wynosiła ponad 50 klm. na godz. Tankowanie odbywa się co trzy godziny przy ruchu silnika, przyczem pobieranie benzyny, olejů itp. nie wynosi na dobę więcej jak 22 minuty.

Wóz ten spala na 100 klm. 13,9 do 13,28 ltr. benzyny. Zużycie wody w chłodnicy waha się na dobę od 0,18 do 0,22 ltr.

Samochód prowadzą na zmianę 4 teamy kierowców po 2 na dobę; zmiana kierowcy odbywa się co 6 godzin, a teamu co dobę po odbytych 1260 klm. Podjęta próba odbywa się dotąd nadal, a jak się dowiadujemy, Chrysler przekroczył już 60 000 klm.

*

Ostatni wielki wyścig tego roku odbędzie się w dniu 16 i 17 bm. na szosie okrężnej kolo Bardo na 8 klm. W dniu tym rozegrana zostanie Wielka Nagroda Tunisu, o którą walczyć będą Włosi i Francuzi. Do wyścigu tego zapisane zostały francuskie marki samochodów Bugatti, Amilcar, Salmson, BNC oraz włoskie Maserati i Alfa Romeo, a z kierowców znane na międzynarodowych torach asy jak Varzi, Manetti, Drumont, Zanelli, Dreyfus, Dore, Borsacchini i inni.

Międzynarodowe wyścigi o Wielką Nagrodę Indianapolis odbędą się 30 maja przyszłego roku. Ogólna nagroda pieniężna wynosi sto tysięcy dolarów, które podzielone zostaną w klasyfikacji ogólnej na 10 nagród głównych, a pozatem na nagrody pocieszenia, tak, że prawie każdemu konkurentowi przypadnie w udziale pewna nagroda pieniężna.

Przepisy, obowiązujące zostały przez amerykańskie władze sportowe ustalone i brzmią w zarysie: Dystans do przebycia wynosi 800 klm. Dopuszczone zostaną maszyny do i o pojemności cyl. 6 ltr. Strona techniczna maszyn: po dwa zawory na cylinder; bez kompresorów, za wyjątkiem dwutaktówek i silników Diesla. Waga: w stosunku do pojemności cylindra od 207 kg na każde 1000 ccm, przyczem obowiązuje minimum 794 kg. Karoserja dwuosobowa. Przepisy ustalone obowiązywać będą w r. 1931, 1932 i 1933.

*

Na torze w Monthlery pobił M. Wright na motocyklu Zenith-Jap o 1000 ccm. pojemności rekordy na 50 mil i 50 klm. w kategorji A, klasie E w następującym czasie: 50 klm. w 16:41, z średnią szybkością 179,7 km. na godz. a 50 mil w 36:46 z średnią szybkością 180,2 klm. na godz.

* * *

Światowej sławy kierowca Kaye Don i kapitan Malcolm Campbell zapisali się do próby o szampionat świata w największej szybkości dla samochodów. Impreza ta odbędzie się w marcu przyszłego roku w Miami. Campbell poprowadzi nieznany samochód, zaopatrzony w dwa silniki, każdy o mocy 1000 KM.

* * *

Według statystyki sporządzonej przez włoskie koła sportowe dzierży prym w automobiliźmie włoskim znany kierowca Brilli-Peri. Jeżeli rozpatrzeć nagrody pieniężne, które się dostały w udziale poszczególnym kierowcom, zdobył on 355,600 lirów. Achilles Varzi zajmuje drugie miejsce (319,800 lirów) przed Morandim (185,000 lirów). Potem następują Arcangeli (99,700 lirów), Borsacchini (89,400 lirów), Nuvolari (85,600 lirów), Campari (82,100 lirów) i inni.

Z pośród kierowców zagranicznych Albert Divo zajmuje pierwsze miejsce (125,000 lirów), potem Momberger (58,500 lirów), de Caralio (8,000 lirów), Duray (7,600 lirów i in.

* * *

W wyścigu górskim na Platieres zajął najlepsze miejsce Deydier na Bugattim, osiągając średnią szybkość 113,9 km. na godz.

* * *

Costes i Bellonte otrzymali już zezwolenie na przelot nad poszczególnemi krajami, który zamierzają odbyć z Hanoi na swym samolocie „Znak zapytania". Costes zamierza pobić na trasie Hanoi — Kalkuta — Karachi — Ateny własny rekord, który ustalił z Le Brixem na wiosnę 1928 r., czyli przebyć 11 tysięcy klm. w czterech dniach.

Lotnicy mają zamiar wystartować po 14 bm., oczekując do tego czasu wiadomości o dobrych warunkach meteorologicznych.

* * *

Donoszą nam z Kansas-City, jakoby lotnik amerykański Moore miał odbyć oficjalny i pod kontrolą lot na awjonetce i osiągnąć wysokość 6580 metrów. Jeżeli to była awjonetka o jednym placie poniżej 200 kg wagi, to pobity zostałby rekord 5,193 m., który ustalił lotnik francuski Fauvel. Wiadomość ta również wydaje się nieprawdopodobną choćby dlatego, że w kategorji awjonetek od 200 do 300 kg. wagi dzierży rekord wysokości 6,782 mtr. niemiecki pilot Baumer.

* * *

Ajencja Tass donosi z Coktebel na Krymie, że w urządzonych tam niedawno zawodach szybowców sowieckich z udziałem 20 aparatów, lotnik Wenclaw odbył lot rekordowy w linji prostej bez lądowania na płatowcu bezsilnikowym, przelatując z Coktebel do Teodozji i z powrotem.

Inny lotnik, Stepanczuk, utrzymał się w powietrzu, również na szybowcu w ciągu 10 godzin i 22 minut, osiągając wysokość 506 m. na miejscu startowania.

* * *

Lotnicy niemieccy Siebel i Schulz wystartowali w ubiegłym tygodniu z lotniska Le Bourget na awjonetce Klemm, zaopatrzonej w silnik Salmsona o mocy 40 KM. by pobić rekord długości lotu w prostej linji dla awjonetek. Dotychczasowy rekord wynosi 1,100 klm. Obaj lotnicy obrali kierunek na Koenigsberg. Jest to ten sam typ awjonetki, która



Autobus marki General Motors Comp. karosowany w firmie „Samolot" na Ławicy odbywa objazd wszystkich większych miast w Polsce.

Na marginesie ustawy koncesyjnej

(Dokończenie ze str. 2-giej.)

tem, że szybki i bezplanowy dotychczas rozrost ilościowy przedsiębiorstw autobusowych nawet nie zaopatrzył kraju w rezerwy przewozowe.

Konieczne jest poddanie projektu ustawy koncesyjnej, państwowej rewizji i to w następujących kierunkach: Przy udzielaniu koncesji winny władze do tego powołane rozpatrywać wniosek nietylko z punktu widzenia Ministerstw i instytucyj państwowych, mogących obawiać się w nowej linji konkurenta, lecz również pod kątem widzenia korzyści gospodarczych danego terenu; czyli przedewszystkiem należy zasięgnąć opinji Ministerstw, regulujących życie gospodarcze kraju oraz instytucyj samorządu gospodarczego. Mogą zachodzić wypadki, gdzie względy gospodarcze przemawiać będą nawet za otwarciem linji autobusowej, mimo pewnego uszczerbku, przyniesionego sąsiedniej linji kolejowej, jak nieraz, z tychże powodów, naznaczane bywają taryfy przewozowe niżej kosztów własnych kolei państwowych.

Ustawa musi dążyć do rozwoju zdrowych i długotrwałych przedsiębiorstw, zdolnych przyciągnąć znaczniejsze kapitały, nie liczące na rabunkową gospodarkę i dorywczą korzyść, lecz trwałą lokatę, by mimo racjonalnej gospodarki mogły spełnić swe zadania bez obciążenia ludności zbyt drogiemi opłatami przewozowemi. W tym celu konieczne jest udzielanie koncesyj z terminem wystarczającym na amortyzację trwałych inwestycyj, t. j. budynków gospodarczych i mieszkalnych, warsztatów, gruntów itp., t. j. do 50 lat.

Również koniecznym do tego warunkiem jest wyłączność. Władze, udzielające koncesji i sprawujące nadzód nad eksploatacją, oraz normujące taryfy, mają całkowitą możność normowania terminu koncesji i przestrzegania, by wyłączność nie wyradzała się w wyzysk.

Jest nadto w projekcie szereg dalszych usterek, których z braku miejsca nie będziemy narazie omawiać. Propozycje zmian odnośnych postanowień zostaną Ministerstwu Robót Publicznych złożone przez zainteresowane organizacje. Ufamy, że Ministerstwo weźmie je pod życzliwą rozwagę i stworzy akt ustawodawczy, gwarantujący wspaniały, na solidnych podstawach oparty rozwój naszego przemysłu autobusowego.

Dokończenie kroniki sportowej

brała udział w międzynarodowym rajdzie dla awjonetek.

W zeszłym tygodniu wylądował w Detroit w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej pilot niemiecki baron Koenig-Warthausen, podróżnik niezwykły, odbywający lot naokoło świata na małym samolocie-awjonetce „Klemm", wyposażonej w silnik o bardzo słabej mocy, a mianowicie 20 KM.

Młody ten pilot, liczący zaledwie 22 lata, należy do najmłodszej generacji pilotów sportowych, wyszkolonych w dobie powojennej. Baron Koenig-Warthausen miał niecałe 25 wylatanych godzin, gdy przedsięwziął niezwykłą podróż naokoło świata.

Do lotu swego, który odbywa samodzielnie, wystartował w nocy z dnia 11 na 12 sierpnia 1928 r. z Berlina, kierując się na Moskwę. Pokonawszy tę przestrzeń bez lądowania, pilot von Koenig-Warthausen wytyka sobie następującą dalszą trasę: Moskwa — Charków — Rostów — Władykaukaz — Baku — Enzeli — Teheran — Isfahan — Shiraz — Bushire — Bender Abbas — Djask — Karachi — Allahabad — Kalkutta — Bang kok-Singapur Drogę z Singapur do Japonji, a następnie przez Ocean Spokojny do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej przebywa Koenig-Warthausen na okręcie. Z San Francisco rozpoczyna swój dalszy lot i przebywa kontynent amerykański w następujących etapach: San Francisco — San Diego — Tuscon — El Paso — Dallas — Saint Louis — Chicago — Detroit; z Detroit zamierza lecieć do Nowego Jorku przez Waszyngton. Drogę z Nowego Jorku przez Ocean Atlantycki do Niemiec przebędzie pilot Koenig-Warthausen na okręcie; przybyć ma on w najbliższych dniach do portu Bremen, skąd wystartuje w kierunku na Berlin, by ostatniem lądowaniem w miejscu pierwszego startu zakończyć swą podróż naokoło świata

Pilot posiada poza wyszkoleniem pilockiem na samolotach silnikowych, umiejętność prowadzenia szybowców, zdobytą w słynnej w Niemczech szkole, na Wasserkuppe. Ta właśnie umiejętność pilotowania na szybowcach przyczyniła się w dużej mierze do powodzenia jego lotu.

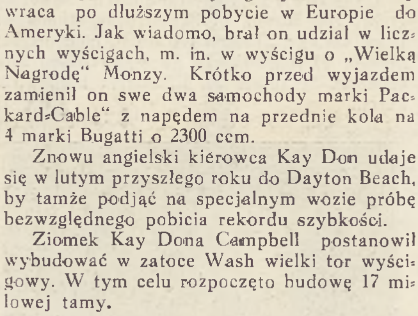
Temsamem zdobędzie v. Koenig-Warthausen nagrodę i puhar prezydenta Rzeszy Niemieckiej Hindenburga za najlepszy wyczyn lotniczy, dokonany przez amatora.

*

Znany kierowca wyścigowy Leon Duray wraca po dłuższym pobycie w Europie do Ameryki. Jak wiadomo, brał on udział w licznych wyścigach, m. in. w wyścigu o „Wielką Nagrodę" Monzy. Krótko przed wyjazdem zamienił on swe dwa samochody marki Packard-Cable" z napędem na przednie koła na 4 marki Bugatti o 2300 ccm.

Znowu angielski kierowca Kay Don udaje się w lutym przyszłego roku do Dayton Beach, by tamże podjąć na specjalnym wozie próbę bezwzględnego pobicia rekordu szybkości.

Ziomek Kay Dona Campbell postanowił wybudować w zatoce Wash wielki tor wyścigowy. W tym celu rozpoczęto budowę 17 milowej tamy.



Turkiewicz, zwycięzca w biegu żółwim i w wyścigach na kilometrze z rozbiegu.

Międzynarodowy kalendarz sportowy na rok 1930

Luty

1. Wyścig górski na Mont de Mules (Nicea).
2. Międzynarodowy wyścig zimowy w Szwecji

Marzec

2. Wyścig okrężny w Esterel-Plage (Nicea).
23. Wyścig górski na Turbie (Nicea).
23. Międzynarodowy wyścig na kilometrze w Genewie.

Kwiecień

6. II. Wielka nagroda Monaca.
12. i 13 IV. wyścig na 1 000 milach we Włoszech.
13. Wielka nagroda Maroka.
20. Nagroda Piedro-Bordino w Alessandrji.
21. Wyścig okrężny w Garoupe (Nicea).
21. Wyścigi na torze w Brooklands (Anglja).
26. i 27. Rajd dookoła Sycylji.

Maj

4. XXI. Targa Florio na Sycylji.
9. i 10. Wyścig 24-godzinny na torze w Brooklands (Anglja).
11. Wyścig górski na Zbraslay-Jiloviste (Czechosłowacja).
16. i 17. Wyścig okrężny w Arcole (Oranja).
18. Wyścig górski na Camp koło Marsylji.
18. Wyścig okrężny w Caserta (Włochy).
23. i 24. Wielka nagroda Irlandji.
25. Nagroda królewska Rzymu.
25—29. X. międzynarodowy rajd w Wiesbadenie (Niemcy).
30. Wyścigi na torze w Indianapolis (Ameryka).

Czerwiec

1—7. Doroczny konkurs turystyczny w Rumunji.
7. i 8. Wyścig okrężny w Balaton-Metra (Węgry).
8. Wyścig okrężny w Belgji.
8. Wyścig okrężny w Chianti (Włochy).
8. Wyścig górski na Rabassada koło Barcelony
9. Wyścigi na torze w Brooklands (Anglja).

15. Wyścig okrężny w Perugina (Włochy).
15. Wielka nagroda Lyonu.
15. V. Międzynarodowy wyścig górski w Kassel (Niemcy).
1. i 22. Wyścig ponad 24 godziny w Le Mans.
22—29. IX. Międzynarodowy rajd w Polsce.
25—29. Rajd w Baden-Baden.
29. Wielka nagroda Marny.

Lipiec

5. Rajd gwiaździsty do Wysokiej Tatry (Czechosłowacja).
5. i 6. Wielka nagroda Belgji (24 godz.).
6. Wielka nagroda ks. Piedmontu.
6. Rajd Toul — Nancy (Francja).
13. Wielka nagroda Niemiec.
20. Wielka nagroda Europy w Belgji.
25. VIII. Wielka nagroda San Sebastjanu (Hiszpanja).
27. Wielka nagroda Hiszpanji w San Sebastjan dla wozów sportowych.
30. (7—4) 8. Międzynarodowy rajd alpejski.

Sierpień

3. X. Rajd okrężny w Montenero.
4. Wyścigi na torze w Brooklands (Anglja).
9. i 10. Międzynarodowy wyścig górski w Klausen.
17. V. Wyścig na Coppa-Acerbo (Wochy).
17. Wielka nagroda Comminges (Francja).
17. Rekord gróski ADAC'u w Freiburgu (Niemcy).
17—23. II. Międzynarodowy tydzień samochodowy w St. Moritz (Szwajcarja).
23. Tourist Trophy Anglji.
24. Wyścig górski na Mont Ventome.
24. Wyścig tatrzański (Polska).
31. Międzynarodowy wyścig górski na Gaisbergu (Austrja).
31. Wielka nagroda Chamonix — Montblanc.

Wrzesień

7. Wielka nagroda Włoch.
13. i 14. Wyścig szosowy i wielka nagroda północnej Francji.
14. Wyścig górski na Semmeringu (Austrja).
14. II. Wyścig górski na Grand Sasso (Włochy).
20. Wyścig 6-godzinny na torze w Brooklands (Anglja).
21. Wielka nagroda Automobilklubu Francji.
21. Rajd okrężny dookoła Brna (Czechosłowacja).
21. Rajd okrężny dookoła Cremony (Włochy).
21. Wyścig górski na Schwabenbergu (Węgry).
21. Wyścig płaski koło Lwowa (Polska)

Międzynarodowy kalendarz motocyklowy na rok 1930

Maj

4. Wyścig 6-cio godzin. w Barcelonie (Hiszpanja).
14. Wielka nagroda z okazji 100-letniej przynależności Algieru do Francji.
18. Królewska Nagroda Rzymu (Włochy).

Czerwiec

8. Wielka Nagroda graniczna (Belgja).
9. do 13. Tourist Trophy (Anglja).
15. Wielka Nagroda K. M. Lyonu (Francja).
22. Wielka Nagroda Austrji.
29. Wielka Nagroda Niemiec.

Lipiec

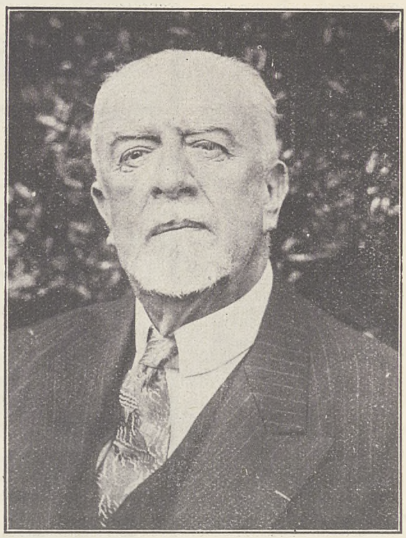
5. Duth T. T. (Holandja).
13. Wielka Nagroda Międz. Zw. Klub. Motor. (Belgja).
20. Wielka Nagroda San Sebastjanu (Hiszpanja).
21. VII. do 2. VIII. Okres zarezerwowany dla 6-cio dniowych międzynarodowych konkursów.

Sierpień

9. i 10. Wyścig górski w Klausen (Szwajcarja).
17. Wielka Nagroda Comminges — Francja (szybkość).
31. Wielka Nagroda Szwecji.

Wrzesień

6. Wielka Nagroda m. Ulster — Irlandja.
7. Wyścig szosowy (Francja).
21. Wielka Nagroda Zw. Mot. Francji.



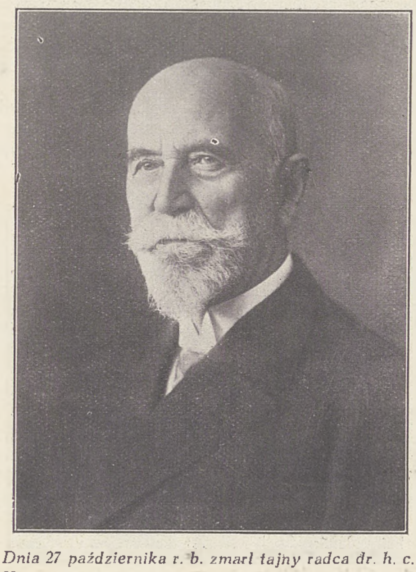
Baron de Zuylen, prezes Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych.

Skład międzynarodowej komisji sportowej

Skład międzynarodowej komisji sportowej na rok 1930 jest następujący:

Prezes: R. de Knyff (Francja). Wiceprezes: Cav. V. Florio (Włochy). Członkowie: 1) delegat, 2) zastępca delegata z prawem głosu. Francja: 1) de Knyff, 2) Perouse; Anglja: Pułkownik O'Gorman, 2) Pułkownik Lindsay Lloyd; Niemcy: 1) konsul Fritsch, 2) Sekretarz gen. von Elert; Austrja: 1) Baron Haymerle, 2) Sekretarz gen. Koechert; Włochy: 1) Cav. V. Florio, 2) Gr. Off. Mercanti; Hiszpanja: 1) Resines, 2) (nazwisko dotąd nieustalone)); Stany Zjednoczone: 1) Hogan, 2) Bradley; Belgja: 1) Baron Nothomb, 2) Langlois; Szwajcarja: 1) Decrauzat, 2) B. Pierrehumbert.

Członkowie z głosem doradczym: Szwecja: 1) hr. von Rosen, 2) Bernstroem; Rumunja: 1) ks. Ghikka, 2) nazwisko dotąd nieustalone; *Polska: 1) Regulski, 2) nazwisko dotąd nieustalone.* Sekretarz M. K. Sport.: Pułkownik Peron.



Dnia 27 października r. b. zmarł tajny radca dr. h. c. Henryk Büssing, założyciel fabryki samochodów tej samej nazwy.

Powołany został również międzynarodowy sąd apelacyjny A. I. A. Skład jego jest następujący:

Fritsch (Niemcy), O'Gorman (Anglja), Crespi (Włochy), Nothomb (Belgja), Mauthner (Austrja), de Roban (Francja), von Rosen (Szwecja), Kalva (Czechosłowacja), Resines (Hiszpanja), *Raczyński (Polska)* i Decrauzat (Szwajcarja).

Rekordy

Umysły sportowców zostały zaprzątnięte pytaniem, czy próba pobicia światowego rekordu szybkości dla samolotów podjęta zostanie na samolocie Bernard-Hispano z silnikiem o mocy 1000 KM. czy też na hydroplanie Nieuport-Hispano z silnikiem o mocy 1200 KM.

Pół miljona klm. w przestworzach

Dnia 8 bm. ukończył pilot polskiej linji lotniczej „Lot" p. Kazimierz Burzyński, który prowadzi samoloty pasażerskie na linji Warszawa—Lwów, pół miljona klm. Dla porównania zaznaczamy, że p. Burzyński przebył przestrzeń, równającą się podróży na księżyc wraz z trzema okrążeniami globu ziemskiego.

Port lotniczy na Azorach

Prasa portugalska w ostatnim czasie żywo zajmuje się sprawą założenia portu lotniczego na Azorach, wychodząc z założenia, że są one bazą naturalną dla przelotów z Europy do Ameryki Północnej na południowym Atlantyku. W obszernych artykułach odwołuje się ona do rządu, by zapewnił samolotom odpowiednie miejsce do lądowań i startów i proponuje, jako najbardziej odpowiadające temu celowi wyspę Terceira. Pozatem omawiana jest sprawa umiędzynarodowienia jednej z wysp archipelagu, by tam urządzić nowoczesny port, któryby był w przyszłości stacją dla żeglugi powietrznej nad Atlantykiem.

Komunikat
Związku Zaw. Automobilistów R. P.

Plenarne zebranie oddziału poznańskiego Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. odbędzie się w niedzielę, dnia 17 listopada 1929 r. o godzinie 10 przedpołudniem w lokalu p. Kasperkowej, przy ul. Kraszewskiego 16. Na porządku dziennym bardzo ważne sprawy.

Komunikat „Lotu"

Niesłuszne jest przypuszczenie, jakoby podróżować samolotami można było jedynie w lecie. Zarówno w jesieni jak i w zimie samoloty kursują bowiem z tem samem bezpieczeństwem i regularnością, jak w lecie, a kajuty są ogrzewane i wewnątrz nich panuje normalna pokojowa temperatura.

W październiku samoloty Polskich Linij Lotniczych „Lot" dokonały 626 lotów normalnych według rozkładów i dodatkowych na przestrzeni 146.550 klm., przewożąc ze stuprocentowem bezpieczeństwem i 98 proc. regularnością 1.484 pasażerów, 5.049 kg. poczty i 40.416 kg. towarów (fracht 19.236 kg., bagaż 18,723 kg., gazety 2.457 kg.).

W bieżącym miesiącu samoloty kursują dwa razy dziennie na linji Katowice — Kraków, codziennie na linjach Warszawa — Katowice — Kraków, Warszawa — Lwów, Warszawa — Poznań, Warszawa — Bydgoszcz — Gdańsk i Katowice — Wiedeń. Ponadto trzy razy w tygodniu obsługiwana jest drugi raz dziennie linja Warszawa — Katowice.

Odpowiedzi redakcji

Odpowiedź p. K. R. w O.

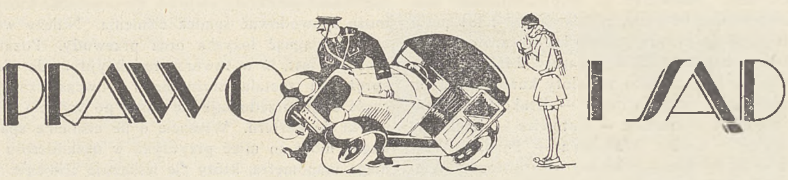
Przyczyną zbyt małego ciśnienia oleju może być przedewszystkiem jego mała ilość w karterze, o ile jednakże wskaźnik pokazuje, że karter jest dostatecznie napełniony, to możliwe jest, że olej został bardzo rozcieńczony. Staje się to często skutkiem skraplania się benzyny w cylindrze przy zapuszczaniu zimnego silnika; stosowane często zalewanie świec benzyną jest bardzo szkodliwe, gdyż tylko drobna część benzyny ulatnia się, tworząc mieszankę, duża ilość natomiast przecieka między cylindrem i tłokiem (zwłaszcza jeżeli ten ostatni jest trochę luźny) i dostając się do oleju, rozrzedza go. To samo dzieje się przy zatapianiu pływaka przez pociągnięcie za igiełkę. Jeżeli olej okaże się rzeczywiście za rzadki, należy go bezzwłocznie zamienić świeżym, aby uniknąć przykrych następstw.

Pozatem przyczyną słabego ciśnienia mogą być luźne panewki korbowodowe lub łożyska główne, przez które olej ścieka do karteru. Należy wreszcie zbadać przewody olejowe, nieszczelność których może spowodować spadek ciśnienia. Należy wówczas dociągnąć łożyska oraz przewody. Pozatem możliwe jest, iż w zaworze redukcyjnym do oleju, sprężynka została zluźniona i wówczas znaczna część oleju przedostaje się zaraz po wyjściu z panewki do karteru. Wreszcie o ile ciśnienie spadło nagle, może to mieć przyczynę w uszkodzeniu samego manometra, który źle wskazuje ciśnienie.

O ile zaraz po zapuszczeniu silnika manometr wskazuje dobrze, a po pewnym czasie ciśnienie spada, to jest to objaw normalny, gdyż początkowo pod wpływem chłodu olej stężał, a pod wpływem rozgrzania silnika rzednie i rzecz naturalna, ciśnienie spada.

Błędy te oczywiście należy poprawić, ażeby nie mieć poważnych uszkodzeń silnika w razie niedojścia oleju.

Jednakże, jeśli Pan pisze, iż objaw ten zauważył już dawniej, a mimo to silnik dotychczas dobrze funkcjonuje, nie jest to więc narazie nic groźnego.



Kłopoty zimowe

W tych dniach doniosły pisma znowu o dwóch wypadkach zderzenia się samochodu z pojazdem konnym na równej szosie. W obydwu wypadkach szkody poniósł automobilista w jednym wypadku znalazł się nawet ciężko ranny, podczas gdy zaprzęgi wyszły z nieznacznemi, groszowemi szkodami. Obydwa wypadki zdarzyły się w ciemności, obydwa wykazują bardzo poważne podobieństwo.

Mimo wszelkiego uznania, które mamy dla wysiłków naszych władz porządku publicznego za ich starania o zapewnienie prawidłowego ruchu kołowego, musimy jednak powiedzieć otwarcie, że pod jednym względem władze objawiają liberalizm wprost niezrozumiały. Chodzi nam mianowicie o kontrolę zaprzęgów konnych na drogach publicznych wogóle, a w porze nocnej przedewszystkiem.

Mamy piękne, dobrze skonstruowane rozporządzenia ministra robót publicznych z dn. 26 czerwca 1924, regulujące używanie i ochronę dróg publicznych, (D. U. nr. 61 poz. 611), mamy jeszcze starą ordynację drogową dla prowincji poznańskiej z 3 grudnia 1912 (Dz. urzędowy rejencji poznańskiej str. 673). Istnieje tam cały szereg norm, które powinny zabezpieczyć ruch na drogach publicznych, i zabezpieczyłyby niewątpliwie, gdyby je przestrzegano. Wystarczy jednak przejechać się tylko po jednej z szos dojazdowych poznańskich, aby przekonać się, że przepisy te istnieją tylko — w odpowiednich ustawach, tj. na papierze.

Wprowadził taki § 22 polskiego rozporządzenia obowiązek umieszczania na wozach wszelkiego rodzaju tabliczek z dokładnym napisem (tablica o wymiarach nie mniej niż 25×15 cm., z lewej strony pojazdu, z „jasno i czytelnie" napisanem w języku polskim imieniem, nazwiskiem i miejscem zamieszkania właściciela) z wyjątkiem pojazdów osobowych, nie służących do celów zarobkowych — a tymczasem proszę mi policzyć wozy tego rodzaju, które wydalają się poza miejsce zamieszkania właściciela, a tabliczki te mają. Jeden na dziesięć. I jeżeli taki ciężki wóz z piaskiem i cegłami jedzie lewą stroną drogi, a mimo uporczywych sygnałów się nie usunie, to jak sprawdzić jego identyczność, a nie narażać się na kłamstwo i soczyste wymysły woźniców?

Rekord pod tym względem biją zaprzęgi poznańskich przedsiębiorstw budowlanych, które bez najmniejszych skrupułów wyjeżdżają sobie poza granice obszaru miejskiego poznańskiego, jadąc przeważnie taborami, przy suwerennej pogardzie dla wszelkich przepisów porządkowych. A niechby tylko kto spróbował im zwrócić uwagę. Zeklną, złają i przed przemocą musi ustąpić każdy.

Są to jednak rzeczy stosunkowo niewinne. Gorzej przedstawia się sprawa z oświetlaniem pojazdów w nocy. Ileż to razy samochód, jadący w ostrem, skoncentrowanem na środek drogi świetle swych reflektorów przy najdrobniejszem wychyleniu się natyka nagle na jadący boczkiem i chyłkiem wóz bez światła? Trzeba trzepnąć w hamulce, aż jękną, aby uniknąć wypadku. Pewnego dnia, przed bardzo niedawnym czasem piszący te słowa na przestrzeni 50 klm. pod Poznaniem naliczył 9 wozów, jadących w nocy bez światła.

Obowiązek oświetlania pojazdu jest unormowany wyraźnie, choć niezbyt szczegółowo. § 23 polskiego rozporządzenia powiada:

„Każdy pojazd, znajdujący się nocą na drodze publicznej, a w taborach pierwszy i ostatni pojazd, winien być z nastaniem ciemności oświetlony przynajmniej jednem białem światłem, widocznem zdaleka".

A pruska ordynacja drogowa, też w § 23 powiada:

„Podczas ciemności muszą wszystkie wozy, znajdujące się na drogach publicznych, zarówno czy są z zaprzęgiem, czy bez zaprzęgu, świecić conajmniej jedną latarnię o jasnem świetle, dobrze widocznem wszystkim tym, którzy zbliżają się z przeciwnej strony. Latarnie te nie mogą mieć szybek kolorowych i muszą być przytwierdzone u przodu wozu. Jeżeli dwa wozy są złączone, natenczas musi być latarnia także przy tylnym wozie.

„Przy wozach, obładowanych drzewem itd. rodzaju określonego w § 22 ładunki znacznie dłuższe lub szersze od wozu, np. dłużyce, belki, deski żelazo (w sztabach) musi zna dować się taka latarnia również przy lewej kłonicy tylnej osi lub po lewej stronie tylnych sań. Światło wszystkich latarń musi padać także w bok.

Za czas ciemności uważa się czas rozpoczynający się w pół godziny po zachodzie słońca, a kończący się w pół godziny przed wschodem słońca".

Powróćmy do naszych dwóch wypadków. W jednym samochód jechał krzywizną w prawo. Droga za krzywizną była poza kręgiem reflektorów. Ledwie wyjechał na prostą, zobaczył na 10 metrów przed sobą wóz. Wprawdzie zahamował, jednak w rozpędzie, przy nagłem wyminięciu wozu tak zbliżył się do niego, że zawadził tylnem prawem kołem o jego lewe. Szkody były bardzo znaczne.

W danym wypadku wóz był nieoświetlony. Mimo wszystko jednak wypadek zdarzyłby się nawet, gdyby wóz był oświetlony, gdyż po zapaleniu latarni, która była prawidłowo przymocowana do przodu wozu, z tyłu nie było widać ani śladu światła. Możnaby powiedzieć, że ostrożność nakazywała jechać automobiliście w krzywiźnie tak ostrożnie, że mógł zastopować każdej chwili, jednak dla praktycznie myślącego człowieka zarysowuje się tu wątpliwość, która powinna jednak być rozwiązana w inny sposób.

W drugim wypadku sytuacja była znacznie prostsza. Jechał wóz z sianem, prawidłowo oświetlony. Automobilista mija go z tyłu, — i zostawia na drągu, którego nie widział, przednią szybę i dach limuzyny.

I w tym wypadku było wykroczenie przeciwko obowiązującym przepisom ruchu na drogach publicznych, gdyż mając wielki drąg na wozie, sterczący daleko poza jego obwód, pojazd konny powinien był mieć latarnię przymocowaną do lewej tylnej kłonicy.

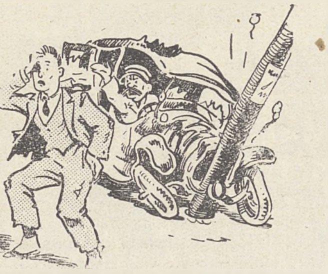
Niewątpliwie obowiązujące przepisy są niedostateczne. Nie można bowiem na drogach publicznych całą troskę o bezpieczeństwo ruchu pozostawiać automobilistom, nie można domagać się, aby śledzili w świetle swych silnych, przeważnie ostro rysujących krąg światła reflektorów, czy czasem gdzieś w ciemnościach poza kręgiem nie czai się jakiś niezauważony wóz, który nagle wyskoczy na drogę jednem kołem — i nieszczęście gotowe. Wiadomo, że właśnie wielkie maszyny, posiadające silne reflektory, są bardzo na to narażone, gdyż im silniejsze światło przed kierowcą, tem czarniej widzi ciemność z boku, tem łatwiej nie dojrzy nieoświetlonego wozu.

Z tego względu należałoby się bezwzględnie domagać, że jeżeli już nie wprowadzi się obowiązku oświetlania pojazdów konnych także od tyłu, — chroniąc ich właścicieli od kosztów, choć automobilista musi iluminować, jak choinka — to w każdym razie trzeba domagać się, aby pojazdy konne były oświetlone jednolicie z lewej conajmniej strony i światło aby było tak umieszczone, by było widoczne także z tyłu. Nawet przy najlepiej oświetlonych pojazdach, jak powozach, objawia się tendencja wprost hermetycznego ocieniania światła od tyłu. Tyle — de lege ferenda.

Niezależnie od tego jednak trzeba żądać bezwzględnie, aby obowiązujące, choć niedoskonałe przepisy były przynajmniej przestrzegane. Przyznajemy, że kontrola ruchu na szosach ze względu na szczupłe budżety naszej policji jest praktycznie bardzo trudna, a posterunki prowincjonalne mają dużo pracy w zakresie innych swych obowiązków, jednak nie wątpimy, że przy odrobince dobrej woli i tu wyjście znalazłoby się łatwo. Jesteśmy przekonani, że o ile chodzi o bezpieczeństwo ruchu na drogach publicznych, żaden z właścicieli samochodów w Poznaniu nie odmówiłby województwu użyczenia na jeden wieczór czy dwa swego wozu, nawet z szoferem, aby obwieść nim patrol policyjny po prowincji i przyczynić się tem do tępienia horendalnych stosunków na drogach publicznych. Przy odpowiedniej inicjatywie urzędowej przypuszczamy, że nawet odnośne zrzeszenia przyszłyby chętnie z pomocą. *(pz)*

HUMOR

Po katastrofie

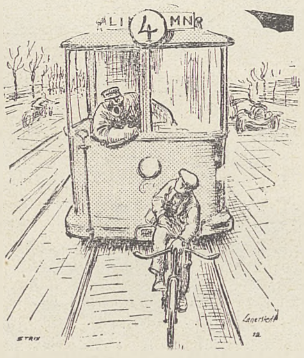


— *Panie, panie! a gdzie napiwek?...*

— Dzięki Bogu, że benzyna staniała!
— Czy pani łaskawa ma może samochód?
— Nie, ale męża, który stale plami swoją odzież!

* * *

Amerykanin: — Ostatnio zmontowaliśmy motocykl w pięciu minutach...
Europejczyk: — Tak, to nic nowego. Przed kilku dniami złożyliśmy taki sam motocykl, który po pięciu minutach jazdy musiał być gruntownie naprawiony.

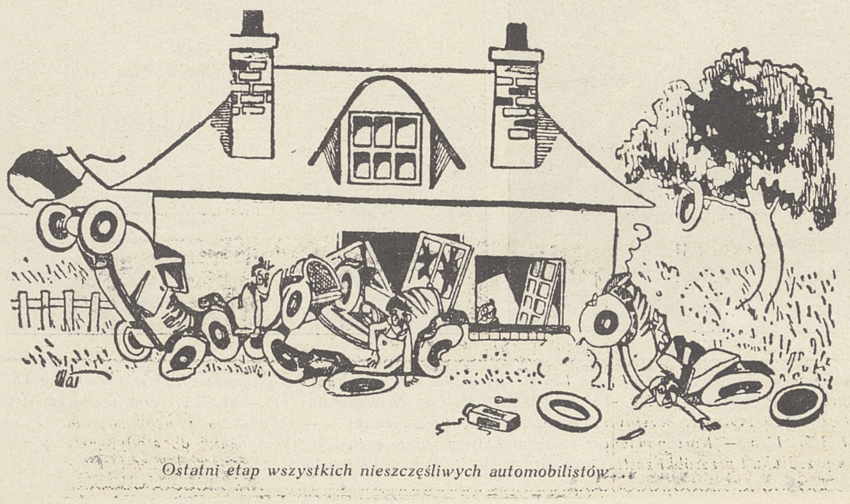


— *Możebyś się usunął z szyn ze swym rowerem?*
— *Owszem mogę to zrobić, ale wpierw niech mi pan pokaże, jak to się robi!...*

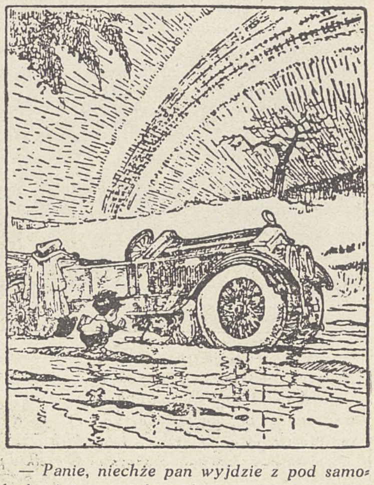
Nowoczesny kataryniarz



Dawniej kataryniarze nosili swe organki na plecach, obchodząc podwórza. Z chwilą, kiedy samochód otrzymał miano nowoczesnego środka komunikacji, podróżują na samochodach, odwiedzając najbardziej ruchliwe autostrady.



Ostatni etap wszystkich nieszczęśliwych automobilistów...



— *Panie, niechże pan wyjdzie z pod samochodu, już przestało padać!*

Rozmaitości ze świata



Dyktator Włoch Mussolini, który szczególną opieką otacza sport samochodowy i motocyklowy, odbiera defiladę z okazji 4-lecia korpusu motocyklowego.

*

W Lima (Peru w pol. Ameryce) ufundowano pomnik na cześć ofiar wypadków samochodowych, który ma być niejako „memento" dla kierowców. Napis na pomniku ostrzega kierowców, by się „spieszyli powoli".

*

W Haadze odbył się pod koniec ubiegłego miesiąca oryginalny pochód karnawałowy na motocyklach, któremu przyglądały się liczne rzesze ciekawych.





Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł. kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł. kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł. pół strony 235,— zł. ćwierć strony 118,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor: Alfred Chrzanowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4161. 4072. 3525. 3524. 3307. 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.